

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „W kierunku europejskiej przestrzeni bezpieczeństwa na drogach: strategiczne wytyczne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2020 r.” (opinia na wniosek Parlamentu Europejskiego)

(2011/C 48/06)

Sprawozdawca: **Virgilio RANOCCHIARI**

Dnia 2 czerwca 2010 r. Parlament Europejski, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), postanowił zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie:

„W kierunku europejskiej przestrzeni bezpieczeństwa na drogach: strategiczne wytyczne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2020 r.”.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 6 września 2010 r.

Na 465. sesji plenarnej w dniach 15–16 września 2010 r. (posiedzenie z 15 września) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 128 do 4 – 2 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES ponownie zwraca uwagę, że zakładany w trzecim europejskim programie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego cel polegający na zmniejszeniu o połowę w latach 2001–2010 liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych był bardzo ambitny. W rzeczywistości zgodnie z oficjalnymi danymi pochodzącymi z 2008 r. i w porównaniu z danymi za 2001 r. liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE-27 spadła o 28,4 %. Niemniej ostatnie dane Komisji wskazują na zadziwiające postępy w tym względzie, w związku z czym liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w 2010 r. może ostatecznie spaść o ponad 40 %.

1.2 Na niemożność zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o połowę składają się następujące czynniki:

1.2.1 Poziom wspólnotowy odpowiada jedynie za program działań i wytyczne dotyczące ich realizacji, a wdrożenie wszystkich środków przewidzianych w programie działań pozostawia się władzom i samorządom różnych szczebli w państwach członkowskich.

1.2.2 Poszczególne państwa członkowskie różnią się pod względem stopnia wdrożenia środków z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ich egzekwowania.

1.2.3 Nie ma jednolitej interpretacji danych statystycznych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych krajach UE.

1.2.4 W ostatnim dziesięcioleciu duży nacisk położono na egzekwowanie przepisów zamiast skupić się na kształceniu i szkoleniu wszystkich użytkowników dróg.

1.2.5 Państwom członkowskim nie wyznaczono celów pośrednich; nie poświęcono też szczególnej uwagi różnym poziomom zagrożenia między państwami członkowskimi, co wymaga indywidualnie dostosowanych programów działań dla każdego kraju.

1.3 EKES stwierdza, że w dziedzinie środków „bezpieczeństwa biernego i aktywnego” w ciągu ostatniego dziesięciolecia nastąpiła znaczna poprawa, zwłaszcza ze względu na wprowadzenie przez przemysł motoryzacyjny szerokiego wachlarza innowacji technicznych zwiększających bezpieczeństwo zarówno w samochodach osobowych, jak i w pojazdach ciężarowych. W przyszłości można by ustalić bardziej rygorystyczne normy bezpieczeństwa. Należy także podjąć odpowiednie środki w związku z niedawnym pojawieniem się na rynku niezwykle tanich samochodów osobowych, które ledwie spełniają normy bezpieczeństwa.

1.3.1 Sytuacja przedstawia się jeszcze gorzej w przypadku tanich motorowerów i motocykli – importowanych przede wszystkim z południowo-wschodniej Azji – które często nie spełniają wymogów europejskiej homologacji typu. Ma to szczególne znaczenie, zważywszy, że w przypadku kierowców dwukołowych pojazdów silnikowych prawdopodobieństwo poważnego urazu w wypadku drogowym jest 18–20 razy większe niż w przypadku kierowców samochodów, a jednocześnie coraz więcej dojeżdżających do pracy lub szkoły korzysta z tego rodzaju pojazdów z uwagi na nadmierne zagęszczenie ruchu w miastach.

1.4 Analizując postępy w minionym dziesięcioleciu w dziedzinie poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, EKES stwierdza, że można było osiągnąć o wiele więcej. Najważniejszym krokiem w tym wypadku było przyjęcie dyrektywy Rady w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli, która przyniosła istotne efekty w całej Europie. Nie odnotowano natomiast żadnej znaczącej poprawy, jeśli chodzi o drogi wiejskie i drogi druzgrodne, na których zdarza się ponad 50 % wypadków śmiertelnych.

1.5 Z myślą o większej skuteczności czwartego europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2020 r. EKES zaleca uwzględnienie następujących aspektów:

1.5.1 Ze względu na fakt, że kwestie te należą do kompetencji dzielonych przez UE i państwa członkowskie niezbędne jest silne przywództwo polityczne.

1.5.2 Potrzebne są zharmonizowane, szczegółowe dane dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE-27.

1.5.3 Należy ustalić cele dotyczące ograniczenia poważnych obrażeń doznawanych przez użytkowników dróg, a także określić wspólną definicję poważnych obrażeń.

1.5.4 Potrzeba bardziej rygorystycznej polityki wspólnotowej w dziedzinie harmonizacji i regulacji środków w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, powiązanej z pomocą dla państw członkowskich, tak aby zapewnić lepsze i szybsze wdrożenie środków z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych krajach, w tym obowiązkowe wprowadzenie ogólnoeuropejskiego systemu eCall, jeżeli podejście na zasadzie dobrowolności okaże się nieskuteczne.

1.5.5 Należy poświęcić więcej uwagi zróżnicowanej edukacji i szkoleniu wszystkich użytkowników dróg, zwłaszcza osób młodszych i osób w starszym wieku, a także innych kategorii użytkowników dróg narażonych w szczególności w sposób, takich jak motocykliści, rowerzyści i piesi.

1.5.6 Wszyscy pracodawcy (szczególnie prywatni) zarządzający flotami samochodowymi powinni być zaangażowani w bieżące lub przyszłe projekty propagujące sprawdzone rozwiązania na rzecz ograniczenia kolizji związanych z dojazdem do pracy, zachęcając swój personel do przestawienia się na transport publiczny i opracowując politykę bezpieczeństwa flot. Oczekiwana norma ISO 39001 w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego związanego z wykonywaniem pracy będzie tu ważnym narzędziem.

1.5.7 Potrzebne jest prawodawstwo UE odnoszące się do kategorii tych użytkowników dróg, którzy są narażeni w szczególności w sposób. Przykładowo, w przypadku pojazdów dwukołowych konieczna jest nowa homologacja typu, która przewidywałaby obowiązek wyposażania pojazdów z silnikiem o pojemności powyżej 150 cm³ w systemy ABS lub CBS oraz AHO (automatyczne włączanie świateł mijania), wprowadzenie kontroli przydatności do ruchu oraz szkoleń drugiego stopnia w ramach nowelizacji dyrektywy w sprawie praw jazdy.

1.5.8 W kwestii rozwoju infrastruktury EKES zaleca, by nowy program działań obejmował cel poprawy poziomu bezpieczeństwa w transeuropejskiej sieci drogowej (TREN) oraz modernizacji przynajmniej 25 % dróg nienależących do tej sieci do standardu TREN.

1.5.9 Program działań powinien przewidywać ambitne, ale realne cele – w tym nie tylko ogólny cel dotyczący zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych, ale również konkretne cele dotyczące osób odnoszących ciężkie obrażenia oraz użytkowników dróg, którzy są najbardziej narażeni na wypadki, tacy jak piesi, rowerzyści i motocykliści. Co do wspomnianych celów ogólnych EKES zwraca uwagę na znaczne zróżnicowanie poziomu zagrożenia w całej UE, dlatego zdecydowanie zaleca, by ustalić różne cele dotyczące zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych do 2020

r. w odniesieniu do poziomu z 2010 r. w poszczególnych państwach członkowskich.

1.5.10 Do zapewnienia realizacji celów wyznaczonych w programie działań trzeba będzie, zdaniem EKES-u, wprowadzić roczny cykl monitorowania przez instytucje UE. W tym celu Komitet proponuje utworzyć specjalną europejską agencję bezpieczeństwa ruchu drogowego, która monitorowałaby i kontrolowała wdrażanie programu działań w koordynacji z wyznaczonymi przez państwa członkowskie przedstawicielami ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego.

1.6 Poza tym UE musi silnie i trwale zaangażować się w „dekadę działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego” ogłoszoną przez ONZ i dążyć do pozycji światowego lidera w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Wprowadzenie

2.1 Dnia 28 kwietnia 2010 r. Brian Simpson, przewodniczący Komisji Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego, wystosował pismo do Maria Sepiego, przewodniczącego Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, w którym zwrócił się do EKES-u o opracowanie opinii rozpoznawczej w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zgodnie z art. 124 regulaminu wewnętrznego Parlamentu Europejskiego.

2.2 W swoim piśmie Brian Simpson odniósł się do nowego programu prac Komisji Europejskiej na 2010 r., opublikowanego 31 marca 2010 r., w którym zawarto propozycję opracowania nowego pakietu dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego z myślą o stworzeniu „europejskiej przestrzeni bezpieczeństwa na drogach”.

2.3 Zadał EKES-owi szereg pytań dotyczących minionej dekady, np. jak skuteczna była polityka na szczeblu UE w działaniach na rzecz zmiany zachowań użytkowników dróg, w poprawie biernego bezpieczeństwa pojazdów i infrastruktury drogowej; w jakim stopniu państwa członkowskie wdrożyły tę politykę i co będzie wymagane do stworzenia prawdziwej „przestrzeni bezpieczeństwa na drogach” we wszystkich 27 państwach członkowskich.

2.4 W 2001 r. Komisja opublikowała białą księgę dotyczącą transportu, po czym w 2003 r. przyjęła program działań. W obydwu dokumentach za cel postawiono obniżenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o połowę do 2010 r.

2.5 Według najnowszych dostępnych danych pochodzących z 2008 r. w UE-15 liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych zmniejszyła się w porównaniu z rokiem 2001 o 36,8 %, a w UE-27 – o 28,4 %. Jest to znaczny spadek, lecz 50-procentowy cel Komisji nie został niestety osiągnięty. Niedawno Komisja opublikowała dane za 2009 r., a także prognozy na 2010 r., które nie są dalekie od początkowego celu, gdyż przewidują, że całkowity spadek do 2010 r. będzie wynosić ponad 40 %.

2.5.1 EKES uważa, że jeżeli te istotne wyniki zostaną osiągnięte, stanie się to raczej dzięki wejściu w życie ostatnio przyjętego prawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa drogowego oraz dzięki zwiększeniu bezpieczeństwa pojazdów niż dzięki zmianie zachowania użytkowników dróg, w której to dziedzinie jeszcze wiele pozostaje do zrobienia.

2.6 Aby określić środki, jakie powinny się znaleźć w nowej strategii, trzeba koniecznie ustalić, które kierunki polityki i inicjatywy podejmowane w minionym dziesięcioleciu okazały się skuteczne, którym zaś zabrakło skuteczności.

2.7 Program działań Komisji Europejskiej dotyczący ostatniej dekady skupiał się na trzech wymiarach:

- zmianach indywidualnych zachowań, takich jak korzystanie z pasów bezpieczeństwa, stosowanie urządzeń przytrzymujących dla dzieci, telefonów komórkowych czy eliminacja zjawiska prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu;
- wsparciu dla inicjatyw przemysłu motoryzacyjnego zmierzających do projektowania i wprowadzania na rynek bezpieczniejszych pojazdów;
- środkach mających na celu poprawę infrastruktury, np. poprzez ulepszone projekty dróg i tuneli czy harmonizację zaawansowanych systemów pomocy w nagłych wypadkach we wszystkich państwach członkowskich.

2.8 Od kwietnia do lipca 2009 r. Komisja Europejska przeprowadziła konsultacje publiczne, które miały na celu zaangażowanie obywateli europejskich oraz organów rządowych i samorządowych na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, a także przedstawicieli biznesu i specjalistów, tak aby określić najważniejsze problemy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, które wymagają uwzględnienia w programie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020, jak również priorytetowe działania, jakie można podjąć, by doprowadzić do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w całej UE, gdyż jest to zjawisko niedopuszczalne i kosztowne.

2.9 EKES zgadza się z Komisją Transportu i Turystyki, że przed przyjęciem nowego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego należy ocenić skuteczność dotychczas realizowanej polityki, białej księgi dotyczącej transportu oraz programu działań z 2003 r.

2.10 Oceny tej można dokonać m.in. dzięki skorzystaniu z najnowszych informacji oraz uwzględnieniu poglądów wyrażanych w ostatnich latach w opiniach EKES-u poświęconych tej problematyce. EKES wypowiadał się w nich jasno, że poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego należy do najważniejszych zagadnień polityki transportowej, która zasługuje na zaliczenie do priorytetów programów działań państw członkowskich, nawet w czasach ograniczeń gospodarczych.

2.11 Równocześnie na świecie mają miejsce ważne wydarzenia. Po pierwszej światowej konferencji ministerialnej w sprawie bezpieczeństwa drogowego, która odbyła się w Moskwie w listopadzie 2009 r. („Czas podjąć działania”), Zgromadzenie Ogólne ONZ ogłosiło okres 2011–2020 „dekadą działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego” w celu stabilizacji, a następnie obniżenia poziomu śmiertelnych wypadków drogowych na świecie, co jest dziś prawdziwą epidemią – rocznie ponad milion osób ginie na drogach, a ok. 20 mln zostaje ciężko rannych, z czego 90 % w krajach o niskim i średnim poziomie dochodu. W ujęciu globalnym skutki gospodarcze tego rodzaju „pandemii” szacuje się na 1–3 % PKB różnych krajów. W Europie koszt, który poniosło społeczeństwo, stanowił około 130 mld EUR w 2009 r.

2.12 W związku z powyższym EKES uważa, że wykorzystując „impuls”, UE ma okazję, dzięki nowemu europejskiemu programowi działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, stać się światowym liderem bezpieczeństwa ruchu drogowego i nie powinna zaprzepaścić tej szansy.

3. Uwagi ogólne

3.1 EKES jest zmuszony zwrócić uwagę na fakt, że aby ocenić skuteczność polityki realizowanej dotąd w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, trzeba dysponować udokumentowanymi, porównywalnymi danymi statystycznymi dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach UE-27. Obecnie każde państwo członkowskie przekazuje UE podstawowe dane liczbowe dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego, jednak w przypadku kilku z nich jakość i szczegółowość dostarczanych informacji są wciąż niewystarczające, by można było rozróżnić użytkowników dróg, kategorie dróg, warunki pogodowe i stopień doznanych obrażeń.

3.2 Mając na względzie, że w ciągu ostatnich trzydziestu lat liczba pojazdów poruszających się po drogach UE wzrosła trzykrotnie, EKES przyjmuje z zadowoleniem znaczne postępy poczynione przez UE w kierunku zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o połowę do 2010 r. Wyznaczony cel był ambitnym zamierzeniem już w Europie obejmującej 15 państw członkowskich, na co EKES zwrócił uwagę w opinii w sprawie bezpieczeństwa transportu w latach 2003–2010, przyjętej 10 grudnia 2003 r. Po rozszerzeniu cel ten stałby się jeszcze trudniejszy do zrealizowania.

3.3 EKES pragnie zwrócić uwagę na fakt, że choć UE wyznaczyła bardzo ambitny cel dotyczący zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, nie ustaliła takiego celu w odniesieniu do użytkowników dróg, którzy odnieśli poważne obrażenia. W latach 2001–2008 ich liczba spadła w UE-27 tylko o 18 %. By zatem doprowadzić do wydatnego zmniejszenia liczby tego rodzaju przypadków, nowy program działań Komisji Europejskiej powinien obejmować odpowiednie środki, które państwa członkowskie będą zobowiązane stosować, z chwilą przyjęcia wspólnej definicji lekkich i ciężkich obrażeń.

3.4 Jeśli chodzi o skuteczność polityki realizowanej na szczeblu UE w ciągu ostatniego dziesięciolecia z myślą o zmianie zachowań użytkowników dróg, należy pamiętać, że na szczeblu wspólnotowym ustala się jedynie program działań i wytyczne dotyczące ich realizacji, natomiast wdrożenie środków przewidzianych w programie działań pozostawia się – zgodnie z zasadą pomocniczości – w rękach władz i samorządów różnych szczebli w państwach członkowskich.

3.5 Gdyby wszystkie państwa członkowskie stosowały środki określone w programie działań zgodnie z tymi samymi założeniami, napotykałyby mniej problemów. Niestety z doświadczenia wynika, że rzeczywistość przedstawia się inaczej, ponieważ między państwami członkowskimi UE wciąż występują ogromne różnice pod względem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Są to różnice pod względem stopnia wdrożenia środków z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ich egzekwowania, dlatego zdaniem EKES-u nie ma najmniejszej wątpliwości, że bardziej rygorystyczna polityka wspólnotowa przyniosłaby lepsze efekty.

3.6 Dlatego właśnie EKES podkreśla znaczenie, jakie ma opracowanie i wdrożenie ambitniejszego programu harmonizacji i regulacji, powiązanego z pomocą dla państw członkowskich, tak aby zapewnić lepsze i szybsze wdrożenie środków z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych krajach. Realizację tego celu mogłoby ułatwić utworzenie europejskiej agencji bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3.6.1 W rzeczywistości istnieją agencje zajmujące się każdym rodzajem transportu oprócz drogowego. Agencja drogowa powinna działać jako organ egzekwujący o przejrzystej strukturze, którego działaniom stale towarzyszą przedstawiciele ds. bezpieczeństwa drogowego powoływani przez państwa członkowskie.

3.6.2 Zdaniem EKES-u taka agencja, wykorzystując doświadczenie już istniejących organów, takich jak ERSO (Europejskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego), powinna skuteczniej prowadzić działania wykonawcze w zakresie bezpieczeństwa drogowego. Na przykład mogłaby corocznie uaktualniać mapę „czarnych punktów”, oznaczać niebezpieczne drogi i dzielić się wynikami swojej pracy z europejskimi użytkownikami dróg zgodnie z postulatem zawartym we wcześniejszej opinii EKES-u⁽¹⁾. Agencja ta mogłaby również udzielać wsparcia krajowym i lokalnym grupom bezpieczeństwa drogowego poprzez zachęcanie do stosowania sprawdzonych rozwiązań i popularyzowanie ich na terenie UE.

3.6.3 Ponadto zadaniem agencji mogłoby być zagwarantowanie, że kwestia bezpieczeństwa drogowego zostanie wprowadzona do odpowiednich strategii politycznych UE, takich jak edukacja, ochrona zdrowia i środowiska naturalnego oraz sporządzenie harmonogramu priorytetów krótko- i średnioterminowych, co naprawiłoby jedną z najpoważniejszych wad poprzedniego planu.

3.7 Uwzględniając zmiany zachowań użytkowników dróg na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia, należy stwierdzić, że ponad połowa przypadków śmiertelnych wynika bezpośrednio z czynników behawioralnych, takich jak nieprzestrzeganie ograniczeń prędkości, prowadzenie pojazdu przez młodego, niedo-

świadzonego kierowcę czy prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu. Zdaniem EKES-u edukacja, egzekwowanie prawa i szkolenia są równie ważne i wzajemnie powiązane, jednak edukowanie jest rozwiązaniem optymalnym dla wszystkich.

3.8 EKES zwraca uwagę na fakt, że jednym z trzech kluczowych wymiarów programu działań Komisji na ostatnie dziesięciolecie były „zmiany indywidualnych zachowań”. Mając na względzie wzrost liczby pojazdów na drogach w ostatniej dekadzie, polityka realizowana w tej dziedzinie wymaga wzmocnienia.

3.9 Należy również pamiętać o wciąż nieproporcjonalnym zagrożeniu w przypadku niektórych kategorii użytkowników dróg narażonych w szczególności sposobem, takich jak motocykliści, rowerzyści i piesi. Zalecanymi przez EKES środkami umożliwiającymi wpływ na zachowania tych kategorii użytkowników dróg są wzmoczone działania edukacyjne w zakresie ruchu drogowego, pod warunkiem, że zostaną one powiązane z kompleksowym rozporządzeniem ramowym w sprawie homologacji typu pojazdów dwukołowych (PTW) oraz kursów drugiego stopnia dla kierowców tego rodzaju pojazdów.

3.10 Ponadto należy sobie uzmysłowić, że społeczeństwo UE starzeje się i że polityka w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna koncentrować się na środkach szczególnych, takich jak inteligentne systemy transportowe, dostosowane pojazdy i infrastruktura, podnoszenie świadomości i edukacja.

3.11 EKES zaleca, by w nadchodzącym dziesięcioleciu polityka w tym zakresie skupiała się na zróżnicowanej edukacji, szkoleniu i testowaniu wszystkich użytkowników dróg, zwłaszcza grup „zagrożonych”, osób młodszych i starszych, a także kategorii użytkowników dróg narażonych w szczególności sposobem, takich jak motocykliści, piesi i rowerzyści.

3.12 Politykę na szczeblu UE powinien określać program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego przewidujący jasne i rygorystyczne zalecenia oraz wytyczne dotyczące ich wdrażania przez państwa członkowskie. Ponadto Komisja powinna otrzymywać co roku sprawozdania obejmujące szczegółowo określone dane statystyczne, tak aby mogła szybko reagować, gdyby zaistniała taka potrzeba. Równocześnie Komisja powinna nalegać, by państwa członkowskie jak najszybciej wdrożyły istniejące i planowane przepisy prawa w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 Ogromnym wyzwaniem z punktu widzenia skutecznej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego jest współpraca między instytucjami UE a władzami lokalnymi i krajowymi. Podczas gdy w kwestiach technicznych postęp można osiągnąć dzięki przyjęciu i wdrożeniu odpowiednich przepisów unijnych, zmianę zachowań użytkowników dróg można osiągnąć wyłącznie poprzez działania na szczeblu krajowym i lokalnym. Z tego względu wydaje się, że rygorystyczne wytyczne UE oraz roczne sprawozdania składane Komisji przez państwa członkowskie będą miały kluczowe znaczenie.

⁽¹⁾ Dz.U. C 80 z 30.3.2004, s. 77–80.

4.2 Analizując skuteczność realizowanej w ostatnim dziesięcioleciu na szczeblu UE polityki w zakresie zmiany zachowań użytkowników dróg, EKES zmuszony jest stwierdzić, że nie była ona w pełni skuteczna ze względu na kwestie dotyczące pomocniczości oraz brak możliwości monitorowania. Do najważniejszych metod pozytywnego oddziaływania na zachowania użytkowników dróg, zwłaszcza młodych kierowców i osób starszych, należą szkolenia i kształcenie ustawiczne. Wprowadzając te środki, państwa członkowskie przyjęły różne podejścia, które czasami okazały się nieodpowiednie.

4.3 EKES wyraża przekonanie, że w odniesieniu do różnych typów zachowań, w nadchodzącym dziesięcioleciu polityka powinna skupiać się na szkoleniu i kształceniu wszystkich kategorii użytkowników dróg we wszystkich państwach członkowskich. Mogłaby na przykład polegać na wprowadzeniu w szkołach minimalnego wymiaru obowiązkowego kształcenia z wiedzy o ruchu drogowym oraz na zachęcaniu do ciągłego pogłębiania tej wiedzy na zasadach dobrowolności.

4.4 Państwa członkowskie powinny opracować regularne, ukierunkowane kampanie mające na celu podnoszenie świadomości tej problematyki w społeczeństwie oraz wpływające na zachowania użytkowników dróg, w których zwracałyby uwagę obywateli na takie problemy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, jak wzajemne poszanowanie, wyposażenie ochronne, prędkość, spożywanie alkoholu i zażywanie narkotyków, a jednocześnie skupiałyby się na egzekwowaniu obowiązujących przepisów.

4.5 W nowym programie działania szczególną uwagę należy poświęcić zróżnicowaniu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych krajach europejskich. W 2008 r. poziom zagrożenia w krajach wysokiego ryzyka był nawet czterokrotnie wyższy niż w krajach o niskim zagrożeniu. W przypadku krajów o poziomie zagrożenia wyraźnie przewyższającym średnią dla całej UE celem powinno być większe ograniczenie liczby zabitych i poważnie rannych w wypadkach drogowych, a w programie działania należałoby zaplanować zróżnicowane cele w zakresie zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych do 2020 r. w odniesieniu do poziomu z 2010 r.

4.6 W ciągu ostatniego dziesięciolecia nastąpiła znaczna poprawa „bezpieczeństwa biernego i aktywnego”, głównie dzięki wprowadzeniu przez przemysł motoryzacyjny szerokiego wachlarza technicznych środków bezpieczeństwa zarówno w samochodach osobowych, jak i w pojazdach ciężarowych. Projekty w zakresie badań i rozwoju finansowane w ramach programów UE mogłyby nadać impuls dalszym ulepszeniom technologii ITS.

4.7 W związku z kryzysem gospodarczym pojawiło się nowe, coraz bardziej niebezpieczne zjawisko: wprowadzanie na rynek niezwykle tanich samochodów osobowych, które ledwie spełniają normy bezpieczeństwa. Aby zagwarantować bezpieczeństwo i poprawić jego poziom, należałoby, w przypadkach gdy jest to możliwe, podnieść poziom bezpieczeństwa istniejącej floty poprzez wyposażenie już użytkowanych pojazdów w nowe urządzenia bezpieczeństwa. Niezbędne jest prowadzenie kontroli okresowych i rocznych. Sytuacja przedstawia się jeszcze gorzej w sektorze pojazdów dwukołowych, w którym kluczową rolę odgrywają nadzór rynkowy i okresowe kontrole⁽²⁾. Zdaniem EKES-u w tej sytuacji UE powinna podjąć działania i ustalić bardziej rygorystyczne normy bezpieczeństwa.

4.8 W związku z tym konieczna jest nowa unijna homologacja typu pojazdów dwukołowych, która przewidywałaby obowiązek wyposażania pojazdów z silnikiem o pojemności powyżej 150 cm³ w systemy ABS lub BCS, wprowadzenie kontroli przydatności do ruchu oraz szkoleń drugiego stopnia dla kierowców pojazdów dwukołowych w ramach nowelizacji dyrektywy w sprawie praw jazdy. Ponadto UE powinna wspierać kampanie uświadamiające z myślą o zagwarantowaniu przestrzegania podstawowych zasad bezpieczeństwa.

4.9 W kontekście wypadków drogowych istotne znaczenie ma zaprojektowanie drogi i pobocza. Z badań przeprowadzonych w tej dziedzinie wynika, że infrastruktura drogowa odegrała pewną rolę w około 30 % wypadków. Dlatego można tutaj wiele zyskać. Okazuje się, że główne przeszkody w zakresie poprawy bezpieczeństwa wiążą się nie tylko z ograniczeniami finansowymi, lecz także z ogólnym brakiem świadomości. Z danych statystycznych wynika, że najniebezpieczniejsze są często drogi wiejskie. Przyznawanie funduszy UE (TERN, fundusze strukturalne) powinno być zależne od oddawania do użytku bezpiecznych dróg. W każdym razie niezbędne jest, aby w projektowaniu, budowie i utrzymywaniu infrastruktury drogowej również uwzględnić bezpieczeństwo kierowców pojazdów dwukołowych.

4.10 Zdaniem EKES-u najskuteczniejszym działaniem zmierzającym do poprawy bezpieczeństwa infrastruktury zrealizowanym w ostatnim dziesięcioleciu był jeden z wniosków w ramach trzeciego europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego: dyrektywa w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli (2004/54/WE). Wprowadzenie tej dyrektywy przyniosło istotne efekty w całej Europie.

4.11 W kwestii rozwoju infrastruktury EKES zaleca, by w nadchodzącym dziesięcioleciu program działań obejmował cel poprawy poziomu bezpieczeństwa w transeuropejskiej sieci drogowej oraz modernizacji przynajmniej 25 % dróg nienależących do transeuropejskiej sieci drogowej do poziomu sieci TREN. Do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przyczyniłyby się także w znacznym stopniu decyzja Rady dotycząca zmienionej dyrektywy w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, zawierającej wiążące załączniki techniczne oraz przewidującej szersze zastosowanie (także wobec dróg nienależących do sieci TREN), jak również przyjęcie europejskich wytycznych dotyczących bezpiecznej miejskiej infrastruktury drogowej. W perspektywie krótkoterminowej UE musi wspierać wczesne przyjęcie przez wszystkie państwa członkowskie czterech środków określonych w dyrektywie w sprawie infrastruktury: oceny oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego, audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, zarządzania bezpieczeństwem sieci drogowej i kontroli stanu bezpieczeństwa.

4.12 Ze względu na współodpowiedzialność za powyższe kwestie EKES wyraża przekonanie, że silne przywództwo polityczne jest warunkiem wstępnym stworzenia autentycznej „przestrzeni bezpieczeństwa na drogach” obejmującej 27 państw członkowskich. Decydenci na szczeblu UE, ale także na szczeblu krajowym i regionalnym w państwach członkowskich, nie powinni mieć żadnych wątpliwości co do znaczenia współpracy we wprowadzaniu krótkookresowych i długookresowych zmian w ustawodawstwie, którym towarzyszyć powinny szeroko zakrojone kampanie informacyjne. Wykorzystanie fachowej wiedzy najważniejszych podmiotów prywatnych w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie zapewni odpowiednie wsparcie oraz zagwarantuje opłacalność.

⁽²⁾ Dz.U. C 354 z 28.12.2010, s. 30.

4.13 W sektorze prywatnym ważnego kroku we właściwym kierunku mogą dokonać pracodawcy zarządzający flotami przedsiębiorstwa, jako że misje służbowe i dojazdy do pracy stanowią główne źródło zagrożeń. W rzeczywistości środki na rzecz zmniejszenia liczby śmiertelnych wypadków drogowych powinny obejmować wszystkie rodzaje prowadzenia pojazdów w związku z wykonywaniem pracy, nie tylko sektor drogowego transportu towarowego.

4.13.1 Pracodawcy działający w sektorze publicznym i prywatnym powinni propagować dobre praktyki na rzecz ograniczenia kolizji związanych z dojazdem do pracy, zachęcając personel do przedstawienia się, w miarę możliwości, na transport publiczny, opracowując wytyczne dotyczące bezpieczeństwa floty i monitorując wyniki floty w zakresie bezpieczeństwa. Dobrym przykładem w tej dziedzinie jest projekt PRAISE⁽³⁾ współfinansowany przez Komisję Europejską, mający na celu przyspieszenie prac związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem ruchu drogowego związanego z wykonywaniem pracy i dostarczenie odpowiedniej wiedzy specjalistycznej pracodawcom. Ta kwestia mogłaby zainteresować również Europejską Agencję Bezpieczeństwa i Zdrowia w Pracy (EU-OSHA).

4.13.2 W tym samym celu opracowywana jest obecnie nowa międzynarodowa norma ISO 39001 w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego związanego z wykonywaniem pracy; ma zostać stworzona do końca 2011 r. Komisja Europejska powinna zachęcić wszystkich sygnatariuszy karty bezpieczeństwa ruchu drogowego do jak najszybszego poddania się certyfikacji ISO 39001.

4.14 Wśród pozostałych warunków powstania „przestrzeni bezpieczeństwa na drogach” należy wymienić: lepszą dostępność porównywalnych danych statystycznych dotyczących poszczególnych państw członkowskich, informacje zwrotne przekazywane Komisji co roku przez państwa członkowskie, utworzenie systemu monitoringu i kontroli na szczeblu UE przez europejską agencję bezpieczeństwa ruchu drogowego, należyte i szybkie wdrożenie prawodawstwa UE przez wszystkie państwa członkowskie, większe skupienie się na szkoleniach i kształceniu ustawicznym oraz poświęcanie szczególnej uwagi młodszym użytkownikom dróg i osobom starszym.

4.15 EKES sugeruje, by program działań obejmował ambitne, ale realne cele. Z powodów politycznych, tak jak w przeszłości, cel na przyszłą dekadę powinien mieć charakter ogólny. Jeżeli chodzi o zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych, EKES nie będzie angażował się w dyskusję i nie zamierza podawać dokładnej wielkości procentowej, jednakże zdecydowanie zaleca przyjęcie konkretnych celów zmniejszenia liczby osób, które odnoszą ciężkie obrażenia oraz tych użytkowników dróg, którzy są najbardziej narażeni na wypadki, jak piesi, rowerzyści i motocykliści odnoszący obrażenia w wypadkach drogowych.

4.16 Ponadto, w miarę możliwości poprzez Agencję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, UE powinna nie tylko ustanowić cel długoterminowy, lecz także cele pośrednie, wprowadzając program pomocy technicznej wspierający państwa członkowskie o słabszych wynikach, by mogły one opracować krajową strategię zmniejszenia liczby ofiar.

Bruksela, 15 września 2010 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI

⁽³⁾ PRAISE: preventing road accidents and injuries for the safety of employees (zapobieganie wypadkom drogowym i obrażeniom z myślą o bezpieczeństwie pracowników), www.etsc.eu/PRAISE.php